



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

## **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

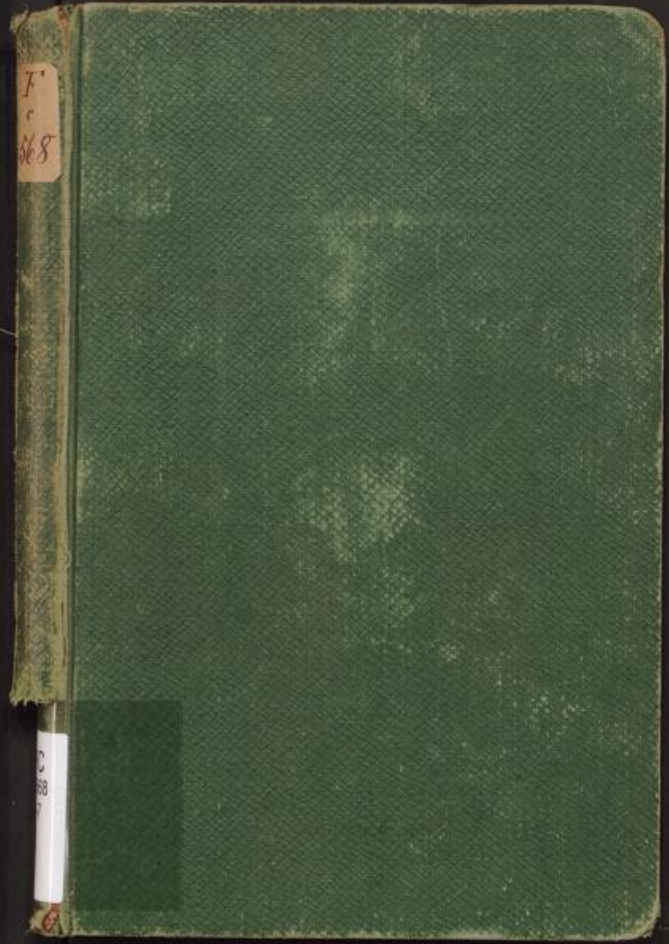
**DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"**

### **Reise-Eindrücke aus Schantung**

**Fischer, Paul David**

**Berlin, 1902**

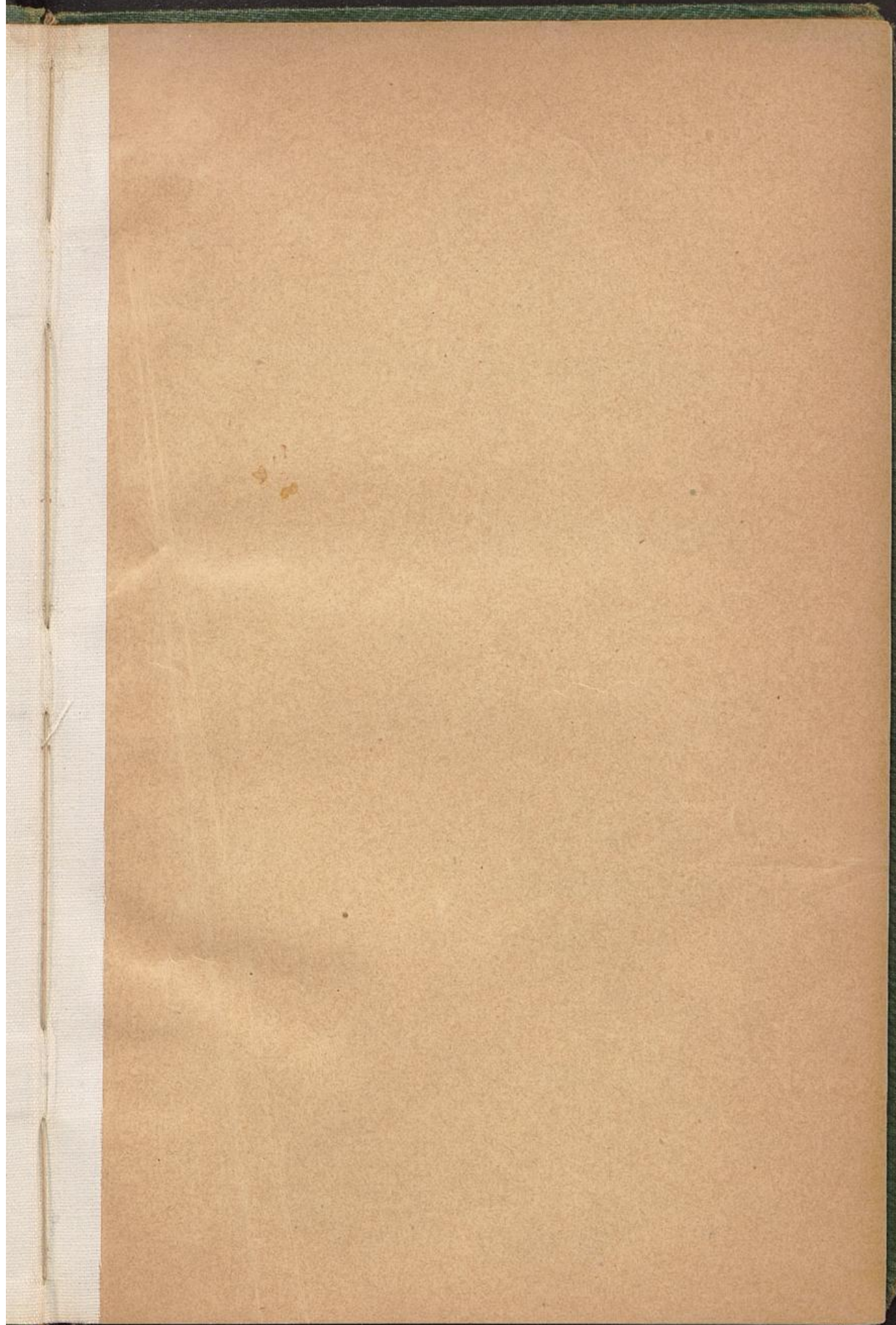
**urn:nbn:de:gbv:46:1-14881**

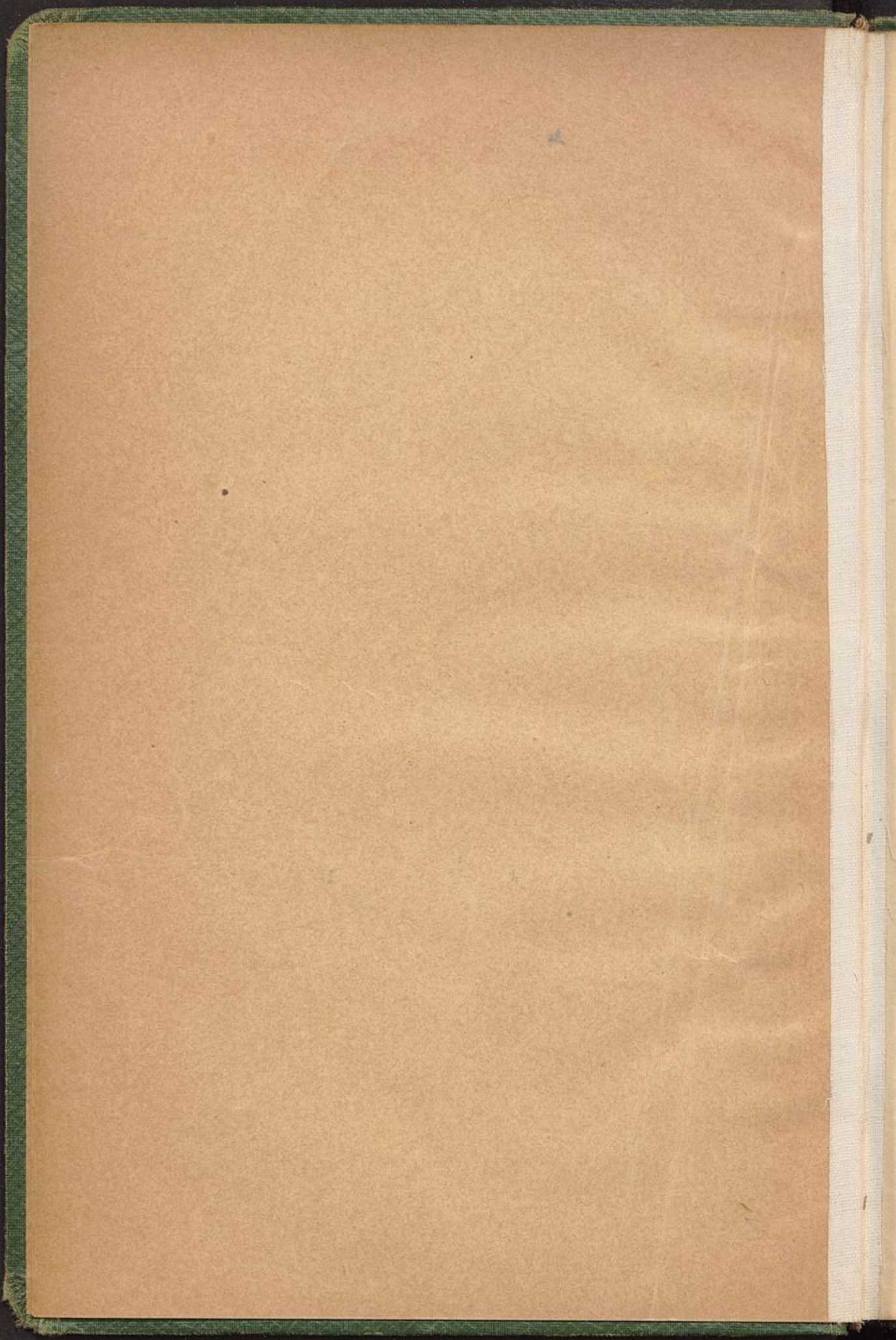


F  
c  
568

C  
568  
7

Fc568





Deutsche Kolonialgesellschaft.

---

Verhandlungen

der

Abteilung Berlin-Charlottenburg

1902/1903.

Band VII.



Berlin 1903.

Verlag von Dietrich Reimer  
(Ernst Vohsen).

Verhandlungen

Anton von Arnim-Bohlen

1802

4/27



Fc 0568-7

~~34F 996~~



Fc568

**D**er Vorstand der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft setzt sich zusammen aus den Herren:

Der I. Vorsitzende: Prinz von Arenberg, M. d. R. u. d. A.-H.

Der stellvertretende Vorsitzende: Kontre-Admiral z. D. Strauch.

Der II. stellvertretende Vorsitzende: von Pommer-Esche, Wirkl. Geh. Reg.-Rat und Ober-Präsident a. D., Exzellenz.

Der Schriftführer: Emil Selberg.

Der stellvertretende Schriftführer: Konsul Wallich.

Der Schatzmeister: Direktor Rieken.

Der stellvertretende Schatzmeister: Arthur Schmidt-Lorenzen.

Bormann, Geh. Ober-Reg.-Rat z. D.

Fritz Friedländer.

Dr. Hammacher, M. d. R. u. d. A.-H.

Dr. Herzog, Staatssekretär a. D., Exzellenz.

Imberg, Rechtsanwalt.

von Kettler, Generalleutnant, Exzellenz.

G. Kollm, Ingenieur-Hauptmann a. D.

Kraetke, Staatssekretär im Reichspostamt, Exzellenz.

Jul. Pintsch, Kommerzienrat.

Dr. Schön, Hilfsarbeiter im Kaiserl. Gesundheitsamt.

Simons, Major.

W. Staudt.

Stücklen, Fabrikbesitzer.

Ernst Vohsen, Konsul a. D.

Zur Erwerbung der Mitgliedschaft der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft wolle man sich an den Schriftführer Herrn Emil Selberg, Berlin NW. 40, Roonstr. 9, wenden, der das Weitere veranlasst.

Der Jahresbeitrag beträgt minimal M. 9.—.

Sämtliche Mitglieder erhalten die 52 mal im Jahre erscheinende Deutsche Kolonialzeitung und haben das Recht zur Teilnahme an allen Vorträgen und Veranstaltungen der Abteilung.



## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. <b>Reiseeindrücke aus Schantung</b> von Dr. Fischer, Wirkl. Geh. Rat . . . . .	1
2. <b>Die Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung in Kiantschou</b> von Dr. Schrameier, Admiraltätsrat . . . . .	26
3. <b>Die eventuelle Errichtung von Lungenheilstätten in Deutsch-Südwestafrika</b> von Dr. Julius Katz . . . . .	62



1

7

# Reise-Eindrücke aus Schantung.

—  
✻  
Vortrag

von

Dr. Fischer, ✓

Wirklicher Geheimer Rat,

Präsident der Schantung-Eisenbahn- und der Schantung-  
Bergbau-Gesellschaft.



2/34.80

Der nachstehende Vortrag Sr. Excellenz des Wirkl. Geheimrats Dr. Fischer wurde am 4. November 1902 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft gehalten.

Meine Damen und Herren!

Schantung heisst und ist ein Bergland. Ein grosser Teil seiner Oberfläche wird von Gebirgen eingenommen, die sich in zwei durch eine tiefe Einsenkung geschiedene Systeme gliedern. Die östliche Gruppe füllt die weit ins gelbe Meer vorspringende Halbinsel beinahe vollständig aus; sie umsäumt vom deutschen Pachtgebiet an bis in den Meerbusen von Tschili hinein den Meeresstrand mit malerisch abfallenden Steilküsten. Die andere Gruppe bildet ein ungefähr gleichschenkliges Dreieck, dessen Grundlinie nach Norden gerichtet ist, während die beiden Schenkel nach Südost und Südwest gehen und sich im Süden der Provinz treffen.

Die deutsche Eisenbahn entspringt in Tsingtau, umfährt den Busen von Kiautschau, geht nordwestlich bis Weihsien und führt dann am Nordabhang des Gebirgsdreiecks entlang nach Westen bis Tsinanfu. Eine Zweigbahn wird im Poschan-Tal aufwärts gebaut. An dieser Bahn liegen mehrere der bedeutendsten volks- und verkehrsreichsten Städte der Provinz. Zunächst Weihsien, der Knotenpunkt der jetzigen Handelswege im Innern von Schantung, dann Tschingtschoufu, ein grosser volkreicher Ort, dessen Bevölkerung in zwei Mauerungen getrennt lebt, der Chinesen- und der Mandchustadt; dann Poschan mit seiner mannigfaltigen Industrie; ferner Tschoutsun, der Sitz des Seidenbaues, der Seidenweberei und

des Seidenhandels, endlich die Landeshauptstadt Tsinanfu. Ferner liegen an der Bahn drei bedeutende Kohlenlager: das von Weih sien, die Ablagerungen im Poschan-Tal und die in der Mulde von Putsun.

Ich hatte mir für meine Reise zwei Ziele gesetzt: Einmal wollte ich Land und Leute der Provinz, in welcher die ersten deutschen Eisenbahnen und die ersten deutschen Bergwerke in China errichtet werden, aus eigener Anschauung kennen lernen, und dann wünschte ich von dem Stande dieser Arbeiten, an denen ich von ihrem Beginne an mitgewirkt habe, an Ort und Stelle Kenntnis zu nehmen. Mein Reiseweg war mir damit klar vorgeschrieben; ich hatte einfach der Bahnlinie zu folgen, erst, soweit sie fahrbar war, im Eisenbahnwagen und dann auf der Landstrasse bis Tsinanfu. Um das Poschan-Tal nicht zweimal, aufwärts und abwärts, bereisen zu müssen, sind wir von Tsinanfu etwas südlich bis Taiianfu gegangen und haben von dort in nordöstlicher Richtung, einige Gebirgsriegel übersteigend, Poschan erreicht. Dann sind wir das Poschan-Tal abwärts wieder zur Bahnlinie gegangen und ihr folgend im wesentlichen auf demselben Wege wie auf der Ausreise wieder zurückgekehrt. Was ich Ihnen von dieser Reise zu erzählen habe, erhebt nicht den Anspruch, Ihnen etwas Neues zu bieten; ich bitte Sie, an meine Mitteilungen nicht den Massstab anzulegen, mit dem Sie wissenschaftliche Vorträge zu messen gewohnt und berechtigt sind, sondern sie als einen schlichten Bericht, wie man im Innern von Schantung reist und was ich unterwegs gesehen habe, nachsichtig aufzunehmen.

Sobald man sich in China von der Eisenbahn trennt, ist man auf eine Art zu reisen angewiesen, die von der unsrigen bedeutend abweicht. In den Herbergen findet man im wesentlichen nur die vier Wände, wo man sein Nachtlager aufschlagen kann, und notdürftige Schuppen für Reit- und Zugtiere. Alles übrige muss der Reisende mit sich führen, so Betten und Bettwäsche, Waschgerät, Tisch- und Kochgeschirr, ferner Mundvorrat und Getränke, darunter namentlich Tafel-

wasser; denn das Wasser, das man unterwegs vorfindet, ist nur im abgekochten Zustande und auch dann nur mit grosser Vorsicht verwendbar. Wagen, in denen Europäer es aushalten können, gibt es nicht, weil sie auf den fürchterlichen Wegen alsbald zerbrechen würden. Vornehme Chinesen reisen in Tragstühlen oder Sänften, die entweder von Maultieren oder von Menschen getragen werden. Wir zogen es vor, zu reiten, und wir haben die eisenbahnlose Strecke von rund 700 km auf den kleinen dauerhaften chinesischen Pferden in 20 Tagen, einschliesslich der Rasttage, zurückgelegt. Dabei ist ein für alle Fälle vorsichtig mitgenommener Tragstuhl mir, als dem weitaus ältesten und an dauerndes Reiten am wenigsten gewöhnten Mitgliede der Expedition, manchmal eine willkommene Abwechslung und Erholung gewesen.

Unser Zug war von Herrn Baurat Heinrich Hildebrand, dem Bauleiter der Schantung-Eisenbahn, vortrefflich organisiert worden. Er setzte sich zusammen aus drei Europäern, Herrn Hildebrand, meinem Sohn und mir. Dann der chinesische Sekretär der Schantung-Eisenbahn, ein noch junger Mann von guter Herkunft und Erziehung, welcher als unser Reisemarschall fungierte und der alle die Reibungen, mit denen solche Expedition verbunden ist, auf das geschickteste von uns abhielt. Die Beschaffung der nötigen Transportmittel, die Annahme und Entlohnung des öfters wechselnden Hilfspersonals, die Verhandlungen wegen der Herberge, des Nachtlagers, der Beköstigung von Mann und Vieh unserer Karawane, endlich die Trinkgeldspende am Morgen der Weiterreise: das alles und noch vieles andere spielte sich in Mr. Tzou Tschü fan's feinen geschickten Händen so sicher und geräuschlos ab, dass wir nichts davon zu sehen und zu hören bekamen, als die Dankesgebärden der mit dem anscheinend stets reichlichen Käschsegen Beglückten. Dann die Dienerschaft, vor allen der chinesische Koch, der beim Eintreffen ins Nachtquartier auf meist jämmerlichen Kochgelegenheiten die Tagesmahlzeit herzustellen hatte, und dies immer in unglaublich kurzer Zeit und stets zu unserer Zufriedenheit fertig

gebracht hat. Dankbar erwähnen möchte ich auch den kleinen krummbeinigen Mann, der an einer Bambusstange in zwei runden Körben den Mundvorrat für unsere Mittagsrast vor uns hertrug, und den wir den Leitstern nannten, weil er sich stets vor uns zu halten verstand und immer zur Stelle war, wenn wir einmal einer Erquickung bedurften. Dann die Boys, unsere persönlichen Diener, die das Nachtlager aufzuschlagen und abzurechnen hatten; die Pferdeknechte, die die Handpferde führten und an den Halteplätzen die Pferde besorgten, dann acht oder zehn zweirädrige Karren zur Fortschaffung unseres Gepäcks mit ihren Kutschern und Maultieren, endlich die acht Sänftenträger, zwei Garnituren von je vier Mann, die sich beim Tragen etwa halbstündlich abwechseln. So waren wir etwa 30 Menschen und 20 Pferde und Maultiere; dazu kamen dann noch Abteilungsbaumeister und Bahningenieure, die uns auf ihren Strecken begleiteten, und ferner der chinesische Ehren- und Begleitungsdienst.

Dass eine solche Karawane nicht auf gut Glück ins Land gehen kann, dass sie angemeldet und vorbereitet sein musste, ist klar. Auch in dieser Richtung hatte Herr Baurat Hildebrand, welcher durch mehr als zehnjährigen Aufenthalt in China mit dem Brauch des Landes vollständig vertraut ist, alles vortrefflich vorbereitet. Auf seine Anregung hin waren von dem Gouverneur der Provinz umfassende Anordnungen für unsere Sicherheit, für die nach chinesischer Sitte üblichen Ehrerweisungen und für unseren Reisekomfort getroffen worden. Schon am ersten Reisetage meldete sich ein chinesischer Reiteroffizier, der uns mit seinem Kavalleriezug das Geleit geben sollte und der seinen Auftrag auch trotz unseres Versuches, ihn abzulehnen, in trefflicher, ganz unaufdringlicher Weise ausgeführt hat. Ebenfalls noch auf der Bahn stellten sich uns zwei Abgesandte des Gouverneurs vor, die uns in seinem Namen beim Eintritt in das Innere der Provinz begrüßten und beauftragt waren, unterwegs nach dem Rechten zu sehen. Der jüngere von ihnen, ein aussergewöhnlich gut deutsch sprechender Dolmetscher, hat uns oft Ge-

legenheit zur Unterhaltung geboten. Trotz seiner Jugend bereits wohlbeleibt, mit runden Wangen und behäbigem Doppelkinn, sah Dolmetscher Giau, wenn er auf seinem fetten Maultier im langen Reisegewande würdig daher geritten kam, entschieden geistlich aus (mich hat er immer an Leo X. auf der Rafaelsfreske im Vatikan erinnert) und er wusste diesen klerikalen Eindruck noch zu verstärken durch die Salbung, mit der er die kleinsten Mitteilungen zu machen verstand.

Auch an Ehrenbezeugungen hat es uns nicht gefehlt. Überall sind wir in den Kreisstädten von den obersten Beamten, den Tschühsiens, etwa unseren Landräten vergleichbar, meist in grosser Amtstracht und von ihren oberen Civil- und Militärbeamten begleitet, feierlich begrüsst worden. Ebeuso hiessen uns die Stadtmagistrate, gewöhnlich schon vor der Stadtmauer, oft auch die Dorfvorsteher und ihre Ältesten vor dem Eintritt in die Ortschaften willkommen. Unsere Raststätte war in der Regel schon von aussen her festlich gekennzeichnet durch Masten mit Inschrifttafeln, Bannern und roten Laternen; dem für uns bestimmten Raum war durch Türvorhänge, Matten an den Wänden und auf dem Fussboden, einige Holzessel u. s. w. ein gewisser Anstrich von Wohnlichkeit verliehen. In diesen Räumen empfingen wir dann in der Regel gleich nach unserer Ankunft den Besuch der Orts-Obrigkeiten, und es ist auf diese Weise selten ein Tag vergangen, an welchen ich nicht Gelegenheit gehabt hätte, mich mit den massgebenden Persönlichkeiten des Kreises, der Stadt oder der Umgebung zu unterhalten. Die kleinen Unbequemlichkeiten, mit denen diese Ehrenerweisungen mitunter verbunden waren, z. B. wenn die Besuche eintrafen, ehe wir nach langem, staubigem Ritt uns nur im mindesten hatten säubern können, oder des Morgens in aller Herrgottsfrühe vor dem Kaffeetrinken, wurden in meinen Augen reichlich aufgewogen durch den Einblick, den sie uns in die Sitten, die Verkehrsformen und den Gedankenkreis der gebildeten Bevölkerung des Landes gewährten. Hierbei habe ich den alten Ruf der chinesischen Höflichkeit und ihres klugen

taktvollen Benehmens durchaus bestätigt gefunden; unter all den vielen Beamten, Offizieren, Literaten, Grundbesitzern, mit denen ich auf der langen Reise zusammengetroffen bin, ist nicht einer gewesen, der nicht den Eindruck eines wohl-erzogenen Mannes von sicherem, der Situation völlig entsprechendem Auftreten auf mich gemacht hätte. Erfreulich war es mir, in meinen Besuchern meist heitere Menschen zu finden, die für einen Scherz durchaus empfänglich waren und ihn gern und gewandt zurückgaben. „Ich bin selbst ein Fünfpfundmann“<sup>\*)</sup> sagte ein dicker Tschühsien fröhlich beim Wein zu mir, „ich mag Duckmäuser nicht leiden; nur dumme Beamte trinken nicht!“ Aufgefallen ist mir ferner das lebhaftere Interesse, welches ich für europäische und besonders für deutsche Verhältnisse bei vielen dieser Herren wahrnehmen konnte. Von den jüngeren Beamten und Offizieren hatten manche etwas Deutsch gelernt, entweder in den grossen Hafensplätzen ihres Landes, oder von den deutschen Instruktoren, denen sie ihre militärische Ausbildung zu verdanken hatten. Im Yamen des Gouverneurs trafen wir in Tsinanfu zwei jüngere Beamte, die längere Zeit in Deutschland gelebt hatten und unserer Sprache vollkommen mächtig waren. Der eine von ihnen hatte Goethesche Lieder ins Chinesische übersetzt; der andere beklagte sich, dass ihm seine deutschen Klassiker beim Ausbruch der Unruhen im Sommer 1900 abhanden gekommen wären.

Nach den chinesischen Begriffen von Höflichkeit gehört zum würdigen Empfang eines Fremden, dass man ihm, wie dies früher ja auch bei uns der Fall war, für seine Erquickung Speise und Trank zusendet. So ist uns beinahe in jedem Rastort zunächst der stets willkommene Thee dargeboten worden, ein Aufguss auf grüne Theeblätter, ein sehr erfrischendes Getränk. Diesem ersten Willkomm pflegte eine Prozession von Dienern zu folgen, die alle Bestandteile einer chinesischen Mahlzeit uns vorsetzten, die kalten Vorspeisen,

---

<sup>\*)</sup> d. h. ein Mann, der seine drei Flaschen Wein verträgt.

Eierscheiben, Süßigkeiten und Früchte aller Art, dann die berühmten chinesischen Gerichte, als Haifischflossen, Bambussprossen, Fische, Ragouts u. s. w., mit den dazu gehörigen Essstäben, die wir bald leidlich handhaben lernten.

Ich bitte Sie nun mir mitten auf den Weg zu folgen. Wir befinden uns am dritten Reisetage und haben am Morgen Weihsien verlassen, wo wir in einem Gartengrundstück vor der inneren Stadtmauer unser Nachtquartier gehabt haben. Noch stehen wir unter dem Eindruck, den die gewaltigen Mauern der grossen Stadt auf uns gemacht haben. Aus vulkanischen Blöcken hoch aufgeschichtet, ragen sie zinnengekrönt mit Türmen, Bastionen und Toren wehrhaft in die Höh', ein monumentales Bauwerk, dessen Wucht und Festigkeit uns unwillkürlich die Erinnerung an den Mauerring wach ruft, der die ewige Roma umschliesst. — Unser Weg führt uns grade nach Westen. Links vom Süden her treten die Berge immer näher heran. Kämme, Ketten und Hochebenen reihen sich aneinander, Spitzen und Kegel treten daraus hervor, darunter die weithin sichtbare Landmarke des Kuschan. Leider ist allen diesen Höhen eins gemeinsam: ihre völlige Waldlosigkeit. Der Wald, der diese Kalkriegel, diese Gneiss- und Granitstöcke einst freundlich umkleidet hat, ist längst verschwunden; dem Hochwald ist das Unterholz gefolgt, kein Baum, kein Strauch, nicht hier, nicht dort! Der Wurzeln beraubt, hat sich der Erdboden gelockert und ist von den Regengüssen in die Ebene hinabgespült worden; jetzt ragen die nackten Felsen toten Gesteins aus öden Trümmerterrassen empor.

Was diese Entwaldung für das Land bedeutet, werden wir sofort sehen. Wir müssen mitten in der Ebene halten und vom Pferde steigen, weil die Ravine, welche unsern Pfad kreuzt, sich mit so steilem Absturz in den weichen Lössboden eingerissen hat, dass wir zu Fuss hinab- und auf der andern Seite wieder heraufklettern müssen, während für die Pferde

eine Stelle gesucht wird, wo man sie am Zügel hinüberführen kann. Dieses Intermezzo wiederholt sich in rascher Aufeinanderfolge; es variiert je nach der Breite und Tiefe der Schluchten, die wir zu passieren haben. Unter dem Einfluss der Wassermassen, die zur Regenzeit von den kahlen Bergeshöhen, durch keinen Pflanzenwuchs gehemmt, unaufhaltsam in die Tiefe stürzen, verwandelt sich der kleinste Wasserlauf in einen Wildstrom, der sein Bett nach Belieben wählt, verändert, vertieft, verbreitert und Flächen mit Steingeröll und Kiesbänken ausfüllt, die zur Bedeutung des Gewässers in keinem Verhältnis stehen. Ganz enorm ist der Abstand zwischen dem gewöhnlichen Aussehen dieser Gewässer und ihrem Hochwasserstande. Ich hatte mich, als ich die Bahn von Tsingtau bis Kaumi und wieder zurück befuhr, um von der Bauausführung genauer Kenntnis zu nehmen, im stillen gewundert, bei ganz unbedeutenden Wasserläufen Brücken von 5, 7 und mehr Öffnungen zu je 30 m zu finden. Vor unserer Abreise ins Innere von Schantung hatte es in Tsingtau stark geregnet. Als ich den Peischaho passierte, den Grenzfluss unseres Pachtgebiets, den ich damals als kleines Rinnthal in einem breiten Steinbette sich hinschlängeln gesehen hatte, fand ich nun einen reissenden Strom vor, der die Ufer seines breiten Bettes völlig mit seinen trüben, unheimlich gurgelnden Fluten ausfüllte. Das Bett des Szeho, der nordwestlich von Tschingtschoufu in scharfer Wendung aus einem Engpass des Randgebirges in die Ebene hervorbricht, dehnt sich von den Höhen des Ostufers bis zu den Bäumen am Westufer wohl 1000 m breit in fast unübersehlichem Steingeröll dahin; das Wasser, das wir darin vorfanden, beschränkte sich auf zwei schmale Rinnen von je 4—5 m, die so flach waren, dass unsere Pferde ohne weiteres hindurchschritten. An der Stelle, wo der Fluss aus den Bergen bricht, ist hoch über ihm auf dem Berggipfel ein Kloster weithin sichtbar, dessen Insassen verpflichtet sind, bei heranahendem Hochwasser ein Alarmzeichen mit der Glocke zu geben, damit die grade in dem weiten Flussbett befindlichen

2 Ev 7

Passanten sich noch vor Ankunft der Flut an das ihnen zunächst liegende Ufer retten können.

Ich verweile bei der Verwahrlosung der Flüsse in Schantung so ausführlich, weil sie ein Charakterzug der Landschaft ist, der sich dem Reisenden ungemein stark einprägt, und weil sie zugleich die Hauptschwierigkeit darstellt, mit welcher wir beim Bau unserer Eisenbahn zu kämpfen haben. Unsere Linie bleibt im wesentlichen in der Ebene; sie berührt nur hier und da die Vorberge; die wenigen Täler, in welche sie eintritt, stufen sich allmählich und ohne erhebliche Anstiege ab. Daher sind für die Bahn nirgends erhebliche Steigungen zu überwinden; die Zahl der Einschnitte ist gering, Tunnel kommen gar nicht vor. Dafür aber sind die Brücken, Durchlässe, Flutdämme, die angebracht werden müssen, um die zahlreichen Wasserläufe zu überschreiten und ihnen bei der Verschiedenheit ihres Wasserstandes den erforderlichen Spielraum zu gewähren, im Verhältnis zur Länge der Bahnstrecke unerwünscht zahlreich, und unter ihnen befinden sich manche von ganz beträchtlichen Dimensionen. Ausser der soeben schon erwähnten Brücke über den Peischaho, 8 Oeffnungen von je 30 m, haben wir auf der Strecke bis Weihsien Brücken zu bauen gehabt über den Li tzun, 7 Oeffnungen von 30 m, den Schi kia ho, 5 Oeffnungen zu 25 m, den Taku ho, 6 Oeffnungen von 30 m, den Weiho, 7 Oeffnungen von 30 m und 4 Oeffnungen von 15 m und seinen Nebenfluss den Yün ho, 8 Oeffnungen zu 30 m; die kleineren Brücken lasse ich weg, obwohl sich auch unter ihnen mehrfach Bauwerke von nicht unbeträchtlichem Umfang und nicht geringen Konstruktions-Schwierigkeiten befinden. Auf der Strecke von Weihsien bis Tsinanfu erfordern insbesondere der Miho,  $9 \times 30$ , und der Szeho grössere Brücken, die grösste von allen auf der ganzen Bahn der Szeho mit 11 Oeffnungen von je 40 m Weite und zwei Flutdämmen von je 20 m.

Wenden wir uns nun von den Bergen zur Linken unsern Blick auf die Ebene zu unserer Rechten! Unabsehlich streckt

sie sich nordwärts; von dem Grün ihrer eben aufspriessenden Weizenfelder heben sich die dunklen Baumgruppen wirksam ab, welche die zahlreichen Dörfer umkränzen. So zahlreich sind diese Dörfer, dass die vorn und dahinter liegenden scheinbar sich aneinander reihen und ihre Baumgruppen sich zusammenschliessen wie ein Wald. Es sind aber keine Waldbäume, die diesen Anschein erwecken, sondern Obstbäume, die gartenartig um die Dörfer gepflanzt sind. Schon fangen die Blüten an aufzubrechen; wir sehen die weissen Blüten des Birnbaums, der die grossen und süssen, aber für unsern Geschmack etwas faden Schantungbirnen trägt; hier und da beginnt auch ein Pfirsichbaum sich mit dunkelroten Blüten zu schmücken. Bei unserer Rückkehr hatten wir das Vergnügen, die Dörfer ganz in Blüten eingehüllt zu sehen; zu den Birnen und Pfirsichen hatten sich die Apfel- und die Pflaumbäume, die Quitten und der Flieder gesellt, dazu zahlreiche Nussbäume sowie sehr sorgfältig gepflegte Maulbeerpflanzungen, die Träger der Seidenzucht des Landes.

Die Provinz Schantung zählt auf einem Areal, das etwa die Hälfte der Bodenfläche des Königreichs Preussen einnimmt, gegen 30 Millionen Menschen, nahezu ebensoviel wie Preussen. Die Bevölkerungsdichtigkeit von Schantung ist also etwa doppelt so stark als diejenige Preussens. In Wirklichkeit aber drängen sich die Leute in der Ebene von Schantung noch viel dichter zusammen, weil in den Gebirgen naturgemäss nur eine spärlichere Bevölkerung wohnen kann. Ich habe eine so dichte Bevölkerung wie auf der Ebene von Weih sien bis nach Tsinanfu kaum irgendwo gesehen; sie übertrifft die Dichtigkeit der am stärksten bevölkerten Teile des Regierungsbezirks Düsseldorf und des Königreichs Sachsen. Alle diese Menschen sind für die Gewinnung ihres Unterhalts fast ausschliesslich auf den Ackerbau angewiesen und sie betreiben ihn mit einer Sorgfalt und einer Intensität, der ich kaum ähnliches an die Seite zu stellen weiss, höchstens ganz vereinzelt in besonders begünstigten Gefilden wie denen der terra di lavoro von Neapel. Jeder Fussbreit irgendwie

benutzbaren Bodens ist aufs sorgfältigste angebaut; selbst an den kahlen Bergabhängen sieht man Terrassen, wo der Boden hinaufgetragen und durch kleine Steindämme befestigt wird, um schmale Beete für Zwiebeln u. s. w. herzustellen. Jetzt sehen wir im ganzen Lande, soweit das Auge reicht, das erquickliche Grün der jungen Weizenfelder, deren Saaten wir drei Wochen später bei der Rückkehr schon halbmeterhoch aufgeschossen finden. Als zweite Frucht wird vielfach Kauliang-Hirse gebaut, deren zolldicke, 3—4 Meter hohe Stengel vielfach zu Umzäunungen, Dachbedeckungen und Herstellung kleinerer Gebäude benutzt werden; daneben werden massenweiss Hülsenfrüchte, namentlich Bohnen, ferner auch Kohl, Rüben, Kartoffeln gezogen.

Es war ein erfreulicher Anblick, das lebendige Treiben auf diesen Fruchtgefilten wahrzunehmen. Es hatte in den ersten Tagen unserer Reise geregnet, an einem Tage sogar geschneit, und die Chinesen, die die Nässe sehr scheuen, hatten in ihren Häusern gehockt; jetzt kamen warme und sonnige Tage, und nun quoll aus der Hütten bedrückender Enge ein Menschengewimmel hervor, das sich blitzschnell über das ganze Land ausdehnte. Überall sahen wir die Feldarbeiter die dicken Winterkleider abwerfen und die braunen Oberkörper mit Vergnügen den langentbehrten Sonnenstrahlen preisgeben. Auch die Kinder, die in ihrer dicken gesteppten Winterhülle fast bewegungslos wie kleine Pagoden vor den Häusern gesessen hatten, schlüpfen jetzt aus dieser Verhüllung heraus und hüpfen in fröhlicher Unbefangenheit splitternackt umher. Allenthalben wurde das Ackergerät hinausgeschafft; dreispännig sahen wir Pferd, Ochs und Esel, oder auch Maultier, Rind und Esel vor dem Pfluge gehen. An der Feldbestellung beteiligt sich die ganze Familie, auch die Bauerfrau hilft trotz ihrer verkrüppelten Füße beim Ausjäten oder bei leichteren Hackarbeiten, oder sie reicht dem braunen Gatten, der im Schweisse seines Angesichts mit der schweren Hacke die Schollen des Gartenlandes aufbricht, die Pflanzen zum Einsetzen dar, oder han-

tiert an den kleinen hölzernen Stauwerken herum, welche den Zufluss des Wassers in den Berieselungsgräben regeln.

Man begegnet in der umfangreichen Literatur über China und auch im mündlichen Meinungsaustausch nicht selten der Ansicht, Schantung sei ein armes Land. Nach den Eindrücken, die ich auf meiner Reise erhalten habe, kann ich mich dieser Ansicht nicht anschließen. Weder auf dem Lande noch in den Städten sind mir in Schantung Wohnhäuser und sonstige Baulichkeiten von so geringer Bauwürdigkeit zu Gesicht gekommen, wie ich sie in anderen Provinzen von China, namentlich in Tschili, zahlreich gesehen habe; jene fast formlosen Lehmhütten mit den schiefen Wänden und den stumpfen Kanten, die bei starkem Regen einfach zu Schmutzhaufen ineinandersacken, sind in den Teilen von Schantung, die ich bereist habe, nicht vorhanden. Selbst die Bauernhäuser haben in der Regel steinerne Unterbauten; meist sind auch die Mauern in Stein eingefasst, nicht selten ganz aus Stein aufgeführt. Die Dächer sind zwar meist aus Stroh, doch haben sie in der Regel Firste aus Tonziegeln und sind nicht selten mit den bekannten Ornamenten der chinesischen Architektur verziert. Bei den zahlreichen Tempeln, die sowohl in den Städten als auch in den Dörfern sich im allgemeinen durch bessere Bauausführung auszeichnen, sind die Firstziegel und die sie bekrönenden Ornamente in der Regel aus gutem Material, vielfach grünglasierte Terracotta aus Poschan, und fallen nicht selten durch die Zierlichkeit ihrer Formen und den Reichtum des Schmuckwerks angenehm auf. Auch die Kleidung der Leute und was man als Reisender von ihrer Lebenshaltung zu sehen bekommt, macht im Vergleich zu anderen Provinzen keineswegs einen besonders ärmlichen Eindruck; das Ackergerät war in gutem Stande, und der Viehstand schien mir an Zahl und Beschaffenheit demjenigen anderer Provinzen entschieden überlegen zu sein.

Ueber die Städte ist es auf einer raschen Reise noch schwerer, sich ein Urteil zu bilden als über die Dörfer; denn

sie sind beinahe ausnahmslos in hohe Ringmauern eingeschlossen, die jeden Einblick von aussen verhindern, und beim Durchreiten sieht man gewöhnlich nicht viel mehr als die engen, von Menschen und Fuhrwerken dicht angefüllten Strassen, die von dem Eingangs- zum Ausgangstore führen, wenn man es nicht, um dies Gedränge zu vermeiden, vorzieht, aussen um den Ort herumzureiten. Von den bedeutenderen Städten Schantung, die wir berührten, haben wir nur in Poschan und in Tsinanfu länger als zur Rast oder zum Nachtquartier nötig war, verweilt. Poschan, die Hauptstadt des oberen Poschantales, liegt inmitten des Bergkranzes, der dies Tal abschliesst, am Ufer des Hsiau fu ho behaglich ausgebreitet; durch Befestigungen, die oben auf den Kämmen der Berge weithin sichtbar sind, war die fleissige Stadt in unruhigen Zeiten gegen Einbrüche von Rebellen und Räuberscharen geschützt worden. Die Industrien, die hier ihren Sitz haben, sind mancherlei Art und zum Teil alten Ursprungs. Mir ist dort erzählt worden, dass ein bestimmter Zweig der Glasfabrikation sich jahrhundertlang als Familiengeheimnis vererbt habe und nach längerer Unterbrechung durch den letzten Abkömmling des Geschlechts wieder aufgenommen und zu neuer Blüte gebracht worden sei. Jetzt zählt Poschan etwa 80 kleine Glashütten, in denen mit einfachen Mitteln eine Unmenge kleiner Geräte zum täglichen Gebrauch, Gläser, Flaschen, Flacons, Pfeifenmundstücke, Knöpfe, Stockgriffe, dann Zierraten wie Ketten, Haarnadeln, Spangen, Ringe, endlich mancherlei Spielzeug hergestellt werden. Daneben wird Töpferei in recht beträchtlichem Umfang betrieben; in einer Anzahl von grösseren und kleinen Fabriken werden alle Arten von Tonwaren von den einfachsten Küchengeräten bis zu kunstvollen Majolikasachen in grossen Mengen gefertigt. Diese Waren sind teils vor den Fabriken auf offener Strasse zur Schau und zum Kauf ausgestellt, teils in umfangreichen Lägern aufgestapelt und werden trotz ihrer Zerbrechlichkeit weithin durch die ganze Provinz und über ihre Grenzen hinaus verbracht. — Tsinanfu liegt zwar ganz in

der Ebene des Hoangho-Tales, aber der Nordrand des Gebirgsdreiecks tritt mit hier besonders malerisch gefalteten Bergzügen nahe an die Stadt heran; ausserdem verleihen einige vulkanische Bergzacken, die man bis dicht an den grossen Strom heran in seltsamen Gestalten vereinzelt auf-ragen sieht, der Umgegend einen besonderen Charakter. Die Stadt mit ihren umfangreichen Vorstädten soll etwa 400 000 Einwohner zählen; doch wohnt nach meiner Schätzung innerhalb des Mauerquadrats der eigentlichen Stadt kaum die Hälfte dieser Ziffer. Die Mauern sind hoch und breit; ein Spaziergang auf ihnen, der etwa anderthalb Stunden dauert, gewährt einen guten Einblick in das enge Strassengewirr, die weitläufigen Amtshöfe, welche als Residenzen des Gouverneurs und seines zahlreichen Beamtenheeres dienen, und in die Gärten, welche an den im Innern der Stadt belegenen Lotosteich anstossen. Diese Mauern mögen vor Zeiten gegen Horden von Bogenschützen und Lanzenträgern einen wirk-samen Schutz gewährt haben; vor den heutigen Geschützen würden sie schnell genug zusammenfallen, und die ganz ver-alteten Schiesswerkzeuge, die wir oben auf den Batterie-ständen herumstehen oder -liegen sahen (darunter einige prachtvolle Bronzekanonen aus dem siebzehnten Jahrhundert) würden einem modernen Artillerie-Angriff gegenüber gänzlich versagen. Neben zahlreichen chinesischen Tempeln, von denen einige oben von der Stadtmauer aus zugänglich sind, gewährt Tsinanfu auch verschiedenen christlichen Konfessionen eine Heim- und Arbeitsstätte. Die katholische Mission, an deren Spitze ein Prälat von bischöflichem Range steht, be-sitzt eine ganz stattliche Kathedrale mit umfangreichen Wohn- und Schulgebäuden; an ihren Anstalten sind vorzugs-weise italienische Franziskaner-Mönche tätig. Auch die amerikanische Mission nimmt mit ihren Schul- und Kranken-häusern ein nicht unbedeutendes Areal ein. Tsinanfu wird als Endstation der Schantung-Bahn zugleich den Anschluss derselben an die ebenfalls von deutschen Unternehmern ge-plante Eisenbahn von Tientsin nach der Südgrenze von

Schantung bilden und daher einen grösseren Bahnhof erhalten. Die für diesen Anschluss notwendige Ueberbrückung des Hoangho, die voraussichtlich ganz nahe bei Tsinanfu auszuführen ist, wird der deutschen Brückenbaukunst eine keineswegs leichte Aufgabe stellen, aber durch die Bändigung des wilden Stromes eine Wohltat ersten Ranges für ganz Nordchina werden.

Ich habe mich oft gewundert, wo nur in den Städten wie in den Dörfern alle die Leute herkamen, die immer um uns herum waren, wenn wir Halt machten. Wir mochten etwas von der Bahnausführung beschauen oder ein eben geöffnetes Grab besichtigen, oder vor einem Wirtshaus Rast machen, um uns mit einer Tasse Thee zu erfrischen, immer war eine Corona von Neugierigen um uns herum, die unser Tun und Treiben anstauten. Nicht minder war dies der Fall, als wir von Tsinanfu zum Hoangho geritten waren und im Ruderboot zum anderen Ufer hinüber und wieder zurückfuhren. Selbst auf der einsamen Bergeshöhe, die wir erstiegen hatten, um die von unseren Bergingenieuren aufgeworfenen Schürfgräben und die darin zu Tage liegenden Eisenerzblöcke zu besichtigen, waren plötzlich, wie vom Himmel gefallen, eine Menge Bauern um uns herum, die sich über unser ihnen unverständliches Treiben nicht wenig zu wundern schienen.

Aber so neugierig sie auch waren: zudringlich, lästig oder gar feindlich habe ich die guten Leute von Schantung nie gefunden. Gewiss waren, wenn wir in ein Dorf einritten, alle die runden schwarzen Augen mit einem Ausdruck der gespanntesten Neugier auf uns geheftet. Aber es genügte eine freundliche Gebärde, ein Gruss mit der Hand gegen den Ältesten, den wir eben sahen, um alle diese Augen plötzlich freudig aufleuchten zu lassen. Ehrfurcht vor dem Alter ist ein schöner Charakterzug der Chinesen; dass wir den Alten grüssten, verschaffte uns sofort die Sympathie seiner Landsleute.

# Lieber Leser!

Bücher sind theuer und leiden beim Gebrauch weit mehr als du denkst. Du meinst zwar, dich ginge diese Bemerkung nichts an, aber denke einmal nach:

Läßt du die entliehenen Bücher nie in andere Hände — namentlich in Kinderhände — kommen?

Liesest du sie nie auf dem Weg? in der Straßenbahn? bei der Arbeit? beim Essen?

Liesest du nie mit ungewaschenen oder feuchten Händen?

Berührst du die Papierflächen nicht vielfach überflüssig mit den Händen, hältst z. B. das Blatt, das du wenden willst, schon lange vorher zwischen den Fingern? oder legst die flachen Hände auf das Buch?

Feuchtest du nie die Finger an, um die Blätter bequemer wenden zu können?

Bist du dir einer von diesen übeln Angewohnheiten bewußt, so stelle sie schleunigst ab, denn sorgfältige Leser hält das Buch wohl achtzig und mehr aus, Leser von solchen Gewohnheiten keine vierzig!

Eine eifrig benutzte Bibliothek braucht jährlich, auch wenn ihr Material sehr geschont wird, bis zu fünfzehn vom Hundert ihres Anschaffungswerthes zum Ersatz verdorbener Bücher. Für die Lesehalle in Bremen macht das im Jahr Tausende aus, und je mehr zum Ersatz verbraucht wird, je weniger kann für die Vermehrung ausgegeben werden. Wenn du nun unsere Bücher so achtlos behandelst, daß sie keine vierzig Verleihungen aushalten — was, geehrter Leser, wird die Folge sein? Du hast rechnen gelernt: rechne einmal nach!

Und wer soll die Kosten tragen?

Von der Abneigung gegen die Eisenbahn, welche früheren Nachrichten zufolge die Bevölkerung von Schantung hegen sollte, habe ich nicht das mindeste wahrgenommen. Es ist mir wiederholt passiert, dass ich in ein Dorf allein einzureiten hatte, weil meine Begleiter voraus waren oder sonstwo zu tun hatten. Wenn ich dann sah, dass die Leute gar nicht wussten, was sie aus mir machen sollten, rief ich ihnen nur das Wort „tie lu“, Eisenbahn! zu, und ich bin daraufhin jedesmal freundlich begrüßt worden. Selbst an Orten, die von der künftigen Bahnstrecke weitab lagen, hatte man von der Schantungbahn offenbar eine günstige Meinung. Auf dem von Europäern selten beschrittenen Pfade von Taianfu nach Poschan sind wir unterwegs mehrfach gefragt worden, wann kommt denn die Eisenbahn zu uns?

Ferdinand von Richthofen hat in seinem klassischen Buche über Schantung, dessen Schilderungen, obgleich sie einer im Jahre 1869 ausgeführten Reise entstammen, ich noch heut erstaunlich aktuell und zutreffend gefunden habe, gesagt, die deutsche Bahn brauchte sich vor den Föngschui, den Wind- und Wassergeistern, nicht zu fürchten, und er hat hinzugesetzt, auch der Ahnen- und Gräberkultus würde wohl mit sich reden lassen. Diese Voraussicht ist bei unseren Arbeiten buchstäblich eingetroffen. Die Wind- und Wassergeister haben für die gerechte Behandlung der Landesbewohner, die den Angestellten unserer Gesellschaft strengstens zur Pflicht gemacht wird, ein sehr feines Verständnis gezeigt; sie haben wohlgefällig bemerkt, dass diese Deutschen für alles, was sie brauchen, den richtigen Preis zahlen, und dass sie scharf darauf achten, dass das Geld, welches sie zahlen, auch in die Hände der richtigen Empfänger kommt. Ebenso ist es im Lande sehr schnell bekannt und gewürdigt worden, dass die Deutschen kein Grab ohne Not öffnen, dass sie dabei mit voller Schonung des Inhalts der Grabstätte vorgehen, und dass sie für jedes Grab, das im Interesse der Bahn verlegt werden muss, einen Betrag zahlen, der auf die Gefühle der Hinterbliebenen versöhnend einwirkt.

Ich habe unterwegs an den Arbeiten der Eisenbahn etwa 20- bis 25 000 Menschen beschäftigt gesehen, bei Erkundung, Abmessung und Absteckung der Linie, beim Ausheben und Aufwerfen des Dammes, bei den Erdarbeiten der Stationen, den Mauerwerken der Durchlässe, den Brückenbauten, den Hochbauten der Bahnhöfe, dann bei Gewinnung und Zuführung des Baumaterials an Steinschlag, Kies, Hau- und Ziegelsteinen, Kalk, Rasen, Weidenpflanzen u. s. w. Allen diesen fleissigen Menschen ist durch die deutsche Bahn eine neue Verdienstquelle eröffnet worden, allen wird der richtige Lohn ohne Abzug pünktlich ausgezahlt.

„Von jenseits des Meeres fliegen die Käsche“, diese Inschrift auf einem der seidenen Ehrenvorhänge, welche unserer Gesellschaft bei Eröffnung der ersten Bahnstrecke überreicht wurden, spricht ebenso aufrichtig wie überzeugend das Hauptgefühl aus, welches die Anlage unserer Bahn zunächst bei den Chinesen erweckt hat: die Freude über den neuen Verdienst. Ich zweifle jedoch nicht, dass sich diesem Gefühl noch andere weniger eigennützige, aber für uns nicht minder wohlmeinende anreihen werden.

Von der Weglosigkeit im Innern des Landes kann man sich nicht leicht eine Vorstellung machen. Zu Wasser wie zu Lande sind die alten Verkehrswege auf das jammervollste verfallen. Der Hoangho, der seine mächtigen Fluten durch einen grossen Teil von Schantung dem Meere zuwälzt, ist nur auf kurzer Strecke in sehr geringem Masse brauchbar für die Schifffahrt; er gilt seinen Anwohnern nicht als eine Quelle des Wohlstandes und als ein Träger der Kultur, sondern als ein Gegenstand dumpfer Angst und Sorge und er wird durch verheerende Überschwemmungen oft genug zu einer furchtbaren Landplage. Der grosse Kaiserkanal ist auf seinem Schantung durchschneidenden Teile fast völlig versandet. Von den kleineren Wasserläufen ist nach dem, was wir von dem Zustand ihrer Flussbetten vorhin sahen, kaum noch nötig zu bemerken, dass sie fast durchweg nicht schiffbar sind. Die alten Heerstrassen, welche von Tsinanfu

nach dem Süden und dem Osten der Provinz einst geführt haben, erkennt man wohl noch hier und da an den Trümmern der Wärterhäuser, welche an ihnen in bestimmten Abständen vorhanden waren, mitunter auch an den Resten der einstmals grossartig angelegten Steinquadergleise; an wenigen Stellen sind auch noch Brücken zu erkennen. Aber das fahrbare Planum, die eigentliche Strasse, ist vollständig verschwunden; statt ihrer trifft man tief eingeschnittene Gleise, die bei Regenwetter unergründlich sind und bei Sonnenschein glashart werden. Zwischen ihnen stolpern die altväterisch holzgefügtten Karren in so harten Stössen auf und nieder, dass man jeden Augenblick meint, nun müsse alles zerbrechen, was an und auf dem Karren ist. Trotzdem bewegt sich auf diesen Unwegen ein sehr beträchtlicher Verkehr von Passanten, Reisenden aller Art zu Fuss, zu Pferde und zu Esel; man hört fast beständig den halb singenden, halb pfeifenden Ton der einrädriigen Schubkarren, der sog. Wheelbarrows, denen man nicht selten in grossen Mengen begegnet. Ich habe an schwerbeladenen Frachtkarren mitunter ganze Wagenzüge von 10, 14, ja 20 Karren gezählt. Auf allen diesen Transportmitteln werden Produkte des Landes herumgeführt: Rindhäute, Baumwolle, Tabak, Bohnenkuchen, Bohnenöl, Strohflechte, dann die Industrie-Erzeugnisse des gewerbefleißigen Poschantales, Glas, Tongeschirr, Eisenwaren, endlich Kohlen von Poschan, denen ich sogar auf Kamelsrücken in den Gebirgswegen begegnet bin — kurz, überall ein ganz beträchtlicher Verkehr.

Es ist meine feste Ueberzeugung, dass diesem verkehrsbedürftigen, weglosen Lande durch die Herstellung unserer Eisenbahn eine unermessliche Wohltat erwiesen wird. Die Eisenbahn wird für einen grossen Teil der Ackerbauerzeugnisse, die jetzt unverwertbar sind, einen Markt eröffnen auf weite Gebiete hinaus; nicht nur für die Anwohner der Bahn, sondern soweit sie von der weiteren Umgegend her erreichbar ist, wird durch sie der Wert der gesamten Produktion erhöht und der Antrieb zum Anbau besserer Kulturpflanzen

vermehrt werden. Die feinen Gemüse, die Obstsorten, die Trauben von Schantung werden über die Grenzen der Provinz hinausgeführt werden können und dadurch neue Erwerbsquellen ins Land bringen. So wird die Landwirtschaft, das Fundament des Lebens — für die Bewohner von Schantung, eine neue Kräftigung erhalten. Gleichzeitig werden aber auch die landwirtschaftlichen Nebengewerbe, der Tabakbau, die Ölproduktion, die Baumwollen- und vor allem die Seidenzucht an Intensität und Umfang gewinnen, weil sie sich vermittelst der Bahn neue Absatzgebiete zu erschliessen vermögen. —

An Kohlen ist in Schantung bisher nur ein sehr geringes Quantum gewonnen worden. Die Chinesen können in grösserer Tiefe das Wasser nicht bewältigen und sind auch sonst nicht im Besitz ausreichender Bergmannstechnik; ihre tiefsten Schächte gehen kaum 30 m in die Erde hinein. Schantung produziert gegenwärtig lange nicht so viel Kohle, wie die Bevölkerung braucht; an Ausfuhr ist bisher nicht zu denken gewesen. Durch die deutschen Ingenieure ist zum erstenmal auf wissenschaftlicher Grundlage eine Untersuchung über die Ausdehnung und Abbauwürdigkeit der Steinkohlenlager der Provinz vorgenommen worden; sodann sind umfangreiche Bohrarbeiten ausgeführt worden, um die Lagerung und Mächtigkeit der auf einzelnen Revieren vorhandenen Kohlenflötze zu ermitteln. Auf Grund dieser Bohrungen ist vorerst auf dem Steinkohlenfeld von Weihsien ein Schacht abgeteuft worden, der in 175 m Tiefe ein Flötz von 4 m Mächtigkeit angefahren hat. Seine Ausbeutung hat bereits begonnen, und damit ist, zum erstenmal in Schantung, ein Steinkohlenwerk mit allen Hilfsmitteln des europäischen Betriebes eröffnet worden, welches nach den hier vorliegenden Proben eine sowohl für Hausbrand als für industrielle Zwecke brauchbare Kohle liefert. Wenn die Kohlenförderung aus diesem Bergwerke den in Aussicht genommenen Umfang erreicht, so wird dies genügen, um den Anwohnern der Bahn bis weit ins Innere hinein Kohle zu einem Preise zuzuführen,

den sie bisher nicht gekannt haben. Millionen Menschen, die für Feuerung auf Kauliangstengel, Wurzeln u. s. w. angewiesen sind, werden sich der Kohle für ihre Heerdfeuerung und ihre Heizung bedienen können, eine Wohltat, die bei dem ziemlich langen Winter, den das kontinentale Klima von Schantung trotz der südlichen Lage des Landes mit sich bringt, wahrlich nicht gering anzuschlagen ist.

Sehr empfindlich macht sich in Schantung der Mangel an Schmiedeeisen geltend, doppelt drückend in einem Lande mit überwiegend ackerbauender Bevölkerung, die zahlreicher Eisengeräte bedarf. Man hat von alten Zeiten her versucht, die Eisenerzlager des Landes zur Gewinnung von Roheisen zu benutzen. Es existiert eine Sage, dass grosse Anstrengungen gemacht worden seien, um einen riesigen Eisenblock, der 10 m hoch aus einem Lager hervorgeragt habe, zum Schmelzen zu bringen. Aber dazu reichte die Hitze nicht aus, welche durch das zur Feuerung verwendete Kauliangstroh erzeugt werden konnte; weil der Block so viel Kauliangstroh frass, so nannten ihn die Einwohner „tie-niu“, die eiserne Kuh. Noch jetzt wird in jener Gegend das Andenken einer edelmütigen chinesischen Jungfrau gefeiert, die sich bei einem neuen Versuch, die eiserne Kuh zum Schmelzen zu bringen, in die Flammen gestürzt hat, um das Schmelzen zu Wege zu bringen. Jetzt wird der Eisenbedarf des Landes kümmerlich durch Einfuhr von Roheisen aus dem fernen Schansi und durch mühseliges Aufsammeln alter Eisenbrocken gedeckt. An der Stelle, wo die eiserne Kuh gestanden haben soll, ist durch die Berg-Ingenieure der Schantung-Bergbau-Gesellschaft ein grosses Lager hochgradiger Magneteisenerze nachgewiesen worden. Dies Lager befindet sich dicht an der Hauptlinie unserer Bahn; es ist nicht weitab von dem Kohlenrevier, auf welchem jetzt Bohrarbeiten zum Zwecke der Errichtung eines zweiten Steinkohlenbergwerks stattfinden; Kalk ist reichlich in der Nähe vorhanden. Ich meine, es werden nicht viele Jahre ins Land gehen, dann wird die eiserne Kuh am Tieschan in einem Umfang und mit Hilfsmitteln

zum Schmelzen gebracht werden, von denen man zu Zeiten der Jungfrau Lu-ku keine Vorstellung haben konnte.

So stellt die Tätigkeit der beiden deutschen Gesellschaften in Schantung nach den verschiedensten Richtungen hin durchgreifende Verbesserungen der wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes in Aussicht. Eisenbahn, Kohle, Eisen: das sind drei mächtige Faktoren, die sicherlich den Verkehr, die Produktion, den Absatz, die Bedürfnisse, den Wohlstand und die ganze Kultur von Schantung nachhaltig fördern werden.

Und was sind unsere Aussichten?

Die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich durch die Konzession, die ihr am 1. Juni 1899 von dem Herrn Reichskanzler erteilt worden, verpflichtet, die Strecke von Tsingtau bis Weihsien in drei Jahren in Betrieb zu setzen. Trotz der sehr erheblichen Schwierigkeiten, mit denen unser Bau zu kämpfen hatte, namentlich bei den Unruhen, die dort ausbrachen, ist es uns gelungen, diese Frist bis auf den Tag einzuhalten; der Betrieb bis Weihsien ist am 1. Juni dieses Jahres eröffnet worden. Rund zweihundert Kilometer von den insgesamt etwa vierhundertfünfzig der ganzen Bahn befinden sich seitdem im Betriebe. Nach dem Stande der Arbeiten, den ich bei meiner Bereisung der gesamten Bahnlinie vorgefunden habe, besteht für mich kein Zweifel, dass — natürlich vorausgesetzt, dass nicht neue Unruhen ausbrechen — die ganze Bahn einschliesslich Zweigbahn in der bestimmten Zeit bis zum 1. Juni 1904 dem Verkehr übergeben werden wird.

Ich habe, nach meiner Rückkehr oft nach der Rentabilität unserer Unternehmungen in Schantung befragt, meine Auffassung kurz dahin zusammengefasst: die Schantungsbahn wird rentieren, auch wenn sie nicht sobald und soviel Kohlen befördern sollte wie wir hoffen. Diese Ansicht stützt sich darauf, dass unsere Bahn die einzige praktikable Strasse in einem grossen, dichtbevölkerten und verkehrsbedürftigen Lande ist. Schon jetzt werden in den zwei Zügen, die täglich von Tsingtau nach Weihsien und umgekehrt verkehren, wöchentlich

5000, täglich also 700 Personen befördert, allermeist Chinesen. Der Güterverkehr bedarf natürlich längerer Fristen, um von den alten Wegen auf die Bahn sich zu wenden; in grossem Umfange können wir das nicht eher erwarten, als bis die Hafengebauten in Tsingtau so gefördert sind, dass grosse Schiffe dort anlegen können, um zu löschen und Ladung einzunehmen. Trotzdem macht sich schon jetzt eine allmähliche Ablenkung der aus dem Innern des Landes stammenden Ausfuhrartikel auf unsere Bahn bemerkbar; man empfindet in Tschifu, dass manche Güter, die bisher dorthin spedierte wurden, jetzt den besseren und näheren Weg mit der Bahn nach Tsingtau einschlagen.

Die Bergbaugesellschaft hat bei ihren Arbeiten mindestens mit den gleichen Schwierigkeiten wie die Eisenbahngesellschaft zu kämpfen gehabt. Als im Sommer 1900 auf Wunsch des chinesischen Gouverneurs die Angestellten beider Gesellschaften aus dem Innern in das deutsche Schutzgebiet zurückgezogen werden mussten, haben die Arbeiten, Maschinen und Geräte des Bergbau-Unternehmens auf dem Weihsien-Revier fast ein halbes Jahr lang völlig stillgelegt. Dazu kommen die Unbekanntschaft mit dem Lande und die grossen Schwierigkeiten, auf einem geologisch bisher lange nicht genügend erforschten Terrain Bohrarbeiten und Schachtabteufungen vorzunehmen. Nichtsdestoweniger ist es uns gelungen, ein Steinkohlenwerk in Betrieb zu setzen. Die Förderung hat Anfang Oktober d. J. begonnen, der erste Kohlenzug ist vor wenigen Tagen in Tsingtau eingetroffen; die Kohle verspricht auch für den deutschen Bedarf von guter Qualität zu sein; es sind bereits Schritte eingeleitet, um ihr auch an den ostasiatischen Häfen Eingang und Absatz zu verschaffen.

Meine Damen und Herren! Ferdinand v. Richthofen hat am Schluss seines schönen Buches über Schantung darauf hingewiesen, dass wir Deutschen bei unseren kolonialen Unternehmungen vielfach mehr den wissenschaftlichen Forscherinn betätigen als den kühnen Wagemut für wirtschaftliche Unternehmungen. Ich kann die Eindrücke, die ich auf meiner

Reise von dem Stande der deutschen Eisenbahn- und Bergbau-  
Arbeiten in Schantung empfangen habe, dahin zusammen-  
fassen, dass hier unmittelbar nach dem Eintritt der Deutschen  
in das Land mit kühnem Wagemut und mit Einsetzung  
grosser Kräfte Unternehmungen zur wirtschaftlichen Er-  
schliessung eines grossen Gebiets ins Leben gerufen und  
unter Ueberwindung bedeutender Schwierigkeiten tatkräftig  
gefördert worden sind. Die ersten Ziele sind erreicht; wir  
dürfen mit Zuversicht hoffen, dass die deutsche Eisenbahn  
und die deutschen Bergwerke in Schantung der Landes-  
bevölkerung und den deutschen Unternehmern gleichmässig  
dauernden Nutzen bringen werden.

2/3.4.80